Deutscher Bundestag **Drucksache 16/5545**
16. Wahlperiode 31. 05. 2007

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Cornelia Behm, Peter Hettlich, Sylvia Kotting-Uhl, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 16/5363 –

Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 17 unter Wassermangel

Vorbemerkung der Fragesteller

Wissenschaftler warnen vor einem weiteren Wasserstraßenausbau im Rahmen des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nr. 17 (VDE 17). Denn der hätte unter anderem zur Folge, dass das Wasser in Brandenburg noch schneller abfließt. Das hieße, dass sich eine Region, die bereits heute unter abnehmenden Niederschlägen zu leiden hat, auf ein völlig verändertes Wasserregime einstellen müsste. In den heißen und trockenen Sommern der letzten Jahre sind die Pegel von Spree und Havel bereits so dramatisch abgesunken, dass beide Flüsse erstmals zeitweilig rückwärts flossen.

1. Wie bringt die Bundesregierung den geplanten weiteren Großausbau der Wasserstraßen in Deutschland mit dem IPCC-Bericht der UNO über die Auswirkungen des Klimawandels in Übereinstimmung, der auch für Deutschland zunehmende Niederschlags- und Wasserarmut in Regionen voraussieht, in denen die Binnenschifffahrt bereits jetzt häufig wegen Niedrigwasserphasen stark beeinträchtigt ist?

Moderner Wasserstraßenausbau hat weder an staugeregelten Flüssen noch an freifließenden Gewässern einen beschleunigten Wasserabfluss zur Folge.

An Kanälen und staugeregelten Flüssen wird der Wasserstand künstlich gehalten, was sich positiv auf die Schiffbarkeit, insbesondere bei niedrigen Abflüssen, auswirkt. Niedrigwasserereignisse können daher nur an freifließenden Gewässern zu für die Binnenschifffahrt problematischen Wasserständen führen.

Trotz modelltechnischer Verbesserungen zur Ableitung globaler und regionaler Klimaszenarien verbleiben laut aktuellem IPCC-Bericht insbesondere für Mitteleuropa große Unsicherheiten hinsichtlich der konkreten Entwicklung des Wasserhaushalts.

Die Bundesregierung hat daher eine Analyse der Grundlagen für veränderte Niederschlags-/Abflussverhältnisse veranlasst, um daraus Anpassungsstrategien zur Minimierung möglicher wasserwirtschaftlicher, ökologischer und ökonomischer Folgen entwickeln zu können.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 30. Mai 2007 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

2. Welche Konsequenz ergeben sich daraus für die Binnenschifffahrt?

Wegen der auch im IPCC-Bericht dokumentierten Unsicherheiten gibt es bislang keine belastbaren Prognosen über verkehrsrelevante Änderungen des Wasserhaushaltes an den einzelnen freifließenden Bundeswasserstraßen.

Auf staugeregelten Flüssen und Kanälen ist die Binnenschifffahrt gegenüber veränderten Niederschlags-/Abflussverhältnissen weitgehend unabhängig.

3. Welche Prognosen hat die Bundesregierung über die anteilige Entwicklung der internationalen Verkehre im Besonderen in der Ost-West-Relation zu den neuen EU-Beitrittsländern der Verkehrsträger LKW, Schiene, Küstenschifffahrt (Short Sea Shipping) und Binnenschifffahrt bis 2015?

Aus der Verkehrsprognose 2015 liegen Verflechtungsmatrizen zum Transportaufkommen nach Verkehrsträgern differenziert auf Kreisebene vor. Eine aussagekräftige Auswertung und Aufbereitung der Daten in der gewünschten Abgrenzung auf die anteilige Entwicklung des internationalen Verkehrs in Ost-West-Relation zu den neuen EU-Beitrittsländern war in der Kürze der für die Beantwortung zur Verfügung stehenden Zeit nicht sachgerecht möglich.

4. Wie bringt die Bundesregierung die laut Elektronischem Wasserstraßen-Informationssystem der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (ELWIS) bestehende Planung, wonach der Teltowkanal mittelfristig bis 2010 zur Wasserstraßenklasse Vb ausgebaut werden soll mit dem Beschluss des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages vom 15. November 2001 in Übereinstimmung, in dem festgeschrieben ist: „Auf einen über die Wasserstraßenklasse IV hinausgehenden Ausbau wird verzichtet.“?

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sieht sich an den Beschluss des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestag zum Teltowkanal gebunden.

5. Hält die Bundesregierung den weiteren Bau des VDE 17 vor dem Hintergrund des dramatisch veränderten Wassermengenhaushaltes von Spree und Havel in den heißen und trockenen Sommern der letzten Jahre weiterhin für vertretbar?

Die heute schwierigen wasserwirtschaftlichen Verhältnisse in Brandenburg sind im Wesentlichen auf den landwirtschaftlichen Wasserbau, die Bodenverbesserungsmaßnahmen und den Braunkohletagebau der DDR-Zeit zurückzuführen.

Die betreffenden Wasserstraßenabschnitte an Havel und Spree, welche im Rahmen des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit (VDE) Nr. 17 ausgebaut werden, sind sämtlich staugeregelte Flüsse oder Kanäle. Diese sind bezogen auf die Wassertiefe weitgehend unanfällig gegenüber geringen Abflüssen und Niederschlagsmangel. Insofern hält die Bundesregierung die Fortsetzung des VDE Nr. 17 weiterhin für notwendig sowie für wirtschaftlich und ökologisch verträglich.

6. Gibt es Planungen, den Ausbaugrad des VDE 17 mit dem aktuellen Stand abzuschließen oder den geplanten Ausbau in Anbetracht der sinkenden Wasserstände und mit Rücksicht auf den Klimawandel zu reduzieren?

Nein. Es wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333